PN 042132







28209 Avenue Stanford | Valencia, California 91355 | 661 257-4411 fax 661 294-4179 | www.answerproducts.com

• FRANÇAIS

FOURCHES A SUSPENSION MANITOU

TOUTES NOS FELICITATIONS POUR AVOIR CHOISI UNE FOURCHE MANITOU 2007, LE DERNIER CRI EN MATIERE DE TECHNOLOGIE DES FOURCHES A SUSPENSION. Cette fourche est entièrement assemblée, prête à être montée sur la bicyclette. Elle est équipée d'un tube pivot de 28,5 mm (1 1/8 po) ou de 36 mm (1,5 po) et peut être aussi disponible en version frein à disque uniquement ou en version à axe à boulon hexagonal. Pour l'usage sur route, un réflecteur doit être fixé au guidon ; il n'est pas fourni avec la fourche.

Le présent manuel est un guide complet qui traite de tous les modèles de fourches Manitou 2007 y compris les TRAVIS, STANCE, GOLD LABEL JUMP SERIES, NIXON, MINUTE, R7, RELIC, SLIVER, SLATE et AXEL. Tous les chiffres et tableaux figurent à la fin du manuel. Le manuel peut aussi être téléchargé à partir du site **www.answerproducts.com**.

AVERTISSEMENT CONSIGNES DE SECURITE GENERALES

LE CYCLISME EST UNE ACTIVITE QUI COMPORTE DES RISQUES ET QUI EXIGE QUE CELUI OU CELLE QUI LA PRATIQUE RESTE EN PERMANENCE MAITRE DE SA BICYCLETTE. TOUTE CHUTE PEUT OCCASIONNER DES BLESSURES GRAVES VOIRE MORTELLES. LIRE COMPLETEMENT LE MANUEL ET ENTRETENIR CORRECTEMENT LA BICYCLETTE ET LA FOURCHE A SUSPENSION PERMET DE REDUIRE LE RISQUE DE BLESSURES ET MEME LE DANGER DE MORT. AVANT CHAQUE DEPLACEMENT, POUR S'ASSURER QU'AUCUN DEGAT NE S'EST PRODUIT EN CIRCULATION, EN COURS DE TRANSPORT OU EN CAS DE CHUTE, ACCORDER UNE ATTENTION PARTICULIERE A LA TETE, LES FOURREAUX INTERIEURS, LES FOURREAUX EXTERIEURS, LES PATTES ANTI-DETACHEMENT L'ARCEAU DE FREIN ET LES « POINTS DE TENSION » (SOUDURES, JOINTS, ORIFICES ET POINTS DE CONTACT AVEC D'AUTRES PIECES, ETC.). INSPECTER SOIGNEUSEMENT LA FOURCHE A SUSPENSION (APRES L'AVOIR NETTOYEE), A L'EXTERIEUR ET EN PLEINE LUMIERE, POUR S'ASSURER QU'ELLE EST INTACTE. NE PAS ROULER SI LA FOURCHE PRESENTE DES SIGNES DE TORSION, DE FISSURATION, DE RUPTURE, DE FUITE, OU SI ELLE EMET DES GRINCEMENTS, DES COGNEMENTS OU TOUS AUTRES BRUITS ANORMAUX OU S'IL Y MANQUE UN DES ELEMENTS INITIALEMENT FOURNIS. POUR TOUTE QUESTION RELATIVE AU FONCTIONNEMENT, A L'INTEGRITE OU A L'ETAT DE LA FOURCHE, CONTACTER LE CONCESSIONNAIRE OU LE SERVICE CONSOMMATEUR D'ANSWER PRODUCTS AU 1 (661) 257-4411. TOUTE MODIFICATION NON AUTORISEE DANS LE PRESENT MANUEL DOIT ETRE CONSIDEREE COMME DANGEREUSE. ANSWER RECOMMANDE AUX AMATEURS ET AUX PASSIONNES DE CYCLISME TOUT-TERRAIN QUI PRATIQUENT CE SPORT AU MOINS TROIS FOIS PAR SEMAINE, DE LUI RENVOYER LEUR FOURCHE A SUSPENSION TOUS LES 2 ANS POUR UNE INSPECTION COMPLETE. CONFIER LA FOURCHE A UN REVENDEUR AGREE MANITOU QUI L'EXPEDIERA A ANSWER PRODUCTS, OU APPELER AU 1 (661) 257-4411.

AVERTISSEMENT REFLECTEURS

LES FOURCHES MANITOU SONT DES FOURCHES TOUT TERRAIN ET EN TANT QUE TELLES NE SONT PAS EQUIPEES DE REFLECTEURS POUR L'USAGE SUR ROUTE. DEMANDER AU REVENDEUR OU A SON MECANICIEN D'INSTALLER LES REFLECTEURS CONFORMES A LA REGLEMENTATION EN VIGUEUR SI ON PREVOIT UTILISER LA BICYCLETTE SUR DES VOIES PUBLIQUES. POUR TOUTE QUESTION RELATIVE AUX REFLECTEURS, S'ADRESSER AU REVENDEUR.

AVERTISSEMENT **IL EST ESSENTIEL DE CHOISIR ET D'UTILISER LA FOURCHE A SUSPENSION APPROPRIEE AU TYPE DE CYCLISME QU'ON PRATIQUE ET, QUEL QU'IL SOIT, D'UTILISER CORRECTEMENT CETTE FOURCHE ET DE TENIR COMPTE DE TOUTES LES MISES EN GARDE ENONCEES DANS LE PRESENT GUIDE D'UTILISATION. FAUTE DE CHOISIR ADEQUATEMENT LA FOURCHE EN FONCTION DU CADRE OU DU TYPE DE CYCLISME PRATIQUE, ON RISQUE D'ENDOMMAGER SA FOURCHE, DE PERDRE LA MAITRISE DE SA BICYCLETTE ET DE SE BLESSER GRAVEMENT VOIRE DE SE TUER. DE PLUS, UN APPARIEMENT INADEQUAT DU CADRE ET DE LA FOURCHE EN FONCTION DU TYPE DE CYCLISME QU'ON PRATIQUE EST CAUSE D'ANNULATION DE LA GARANTIE DE LA FOURCHE. POUR PLUS AMPLE INFORMATION ET DES CONSEILS POUR LE CHOIX DE LA FOURCHE CORRESPONDANT AU TYPE DE CYCLISME PRATIQUE, VISITER LE SITE WEB WWW.ANSWERPRODUCTS.COM/IU. NE FIXER LES GENERATRICES, SUPPORTS ET FREINS A DISQUE QU'AUX POINTS DE MONTAGE PREVUS A CET EFFET. NE JAMAIS MODIFIER LA FOURCHE POUR POUVOIR Y FIXER QUELQUE EQUIPEMENT QUE CE SOIT. LA PRATIQUE DE LA RANDONNEE LIBRE, DU « DIRT JUMPING » ET DE LA DESCENTE IMPLIQUE L'ACCEPTATION DELIBEREE D'UN NIVEAU DE RISQUE PLUS ELEVE. OUTRE LE RISQUE ACCRU DE BLESSURES GRAVES QU'ELLES COMPORTENT, LES ACROBATIES ET LES SAUTS DE GRANDE ENVERGURE SOUMETTENT L'EQUIPEMENT A DES CONTRAINTES NETTEMENT PLUS SEVERES. IL CONVIENT DONC D'APPRENDRE A CONTOURNER LES OBSTACLES CAR LA FOURCHE N'EST PAS CONÇUE POUR RESISTER A UN CHOC FRONTAL CONTRE LES BORDURES DE TROTTOIRS, LES ROCHERS, LES TRONCS D'ARBRE, LES RACINES, LES TROUS, ETC.**

APRES UN SAUT, TOUT ATTERRISSAGE INADEQUAT SOUMET LA FOURCHE A DES FORCES QU'ELLE N'EST PAS CONÇUE POUR ABSORBER. N'EXECUTER UN SAUT D'UNE TRES GRANDE HAUTEUR QU'EN TERRAIN SUFFISAMMENT INCLINE POUR QUE LA BICYCLETTE ET LA FOURCHE ABSORBENT LA FORCE DE L'IMPACT ET QUE LES DEUX ROUES TOUCHENT LE SOL EN MEME TEMPS, ET EN DOUCEUR. TOUT AUTRE TYPE D'ATTERRISSAGE EST DANGEREUX, CAR IL PEUT SOUMETTRE LE CADRE OU LA FOURCHE A DES FORCES EXCESSIVES ET PROVOQUER LA RUPTURE D'UNE PIECE ET UN ACCIDENT, OU FAIRE PERDRE LA MAITRISE DE LA BICYCLETTE, MEME SI AUCUNE PIECE NE S'EST BRISEE. L'INCLINAISON ET LA LONGUEUR DU PLAN D'ATTERRISSAGE DEPEND DE LA HAUTEUR DE LAQUELLE ON A SAUTE. COMME LES CONDITIONS DIFFERENT DANS CHAQUE CAS ET POUR CHAQUE PERSONNE, CONSULTER UN CYCLISTE EXPERIMENTE AVANT D'EXECUTER TOUT SAUT.

TOUT CYCLISTE QUI ROULE SANS EVITER LES OBSTACLES DE LA PISTE OU QUI ATTERRIT INCORRECTEMENT RISQUE D'ENDOMMAGER SA FOURCHE, DE PERDRE LA MAITRISE DE SA BICYCLETTE ET DE SE BLESSER GRAVEMENT VOIRE DE SE TUER. NE ROULER QUE DANS LES ZONES SPECIALEMENT ADAPTEES AU TYPE DE CYCLISME QU'ON PRATIQUE. NE PAS EMPLOYER INCONSIDEREMENT SA FOURCHE. APPRENDRE COMMENT BIEN ROULER, ET NE JAMAIS ALLER AU-DELA DE SES CAPACITES. SI ON ROULE SANS PRENDRE LES PRECAUTIONS VOULUES, EN QUELQUES SORTIES, ON SOUMET LA FOURCHE A L'EQUIVALENT D'ANNEES D'UTILISATION DANS DES CONDITIONS DIFFICILES. MEME S'ILS NE SONT PAS TOUJOURS EVIDENTS POUR L'UTILISATEUR, LES DEGATS PEUVENT AVOIR ENDOMMAGE DES COMPOSANTS INTERNES OU AFFAIBLI LES MATERIAUX DONT SONT FAITES LES PIECES DE LA FOURCHE.

TOUTES LES FOURCHES A SUSPENSION EXIGENT D'ETRE ENTRETENUES ET REPAREES REGULIEREMENT. PLUS ON ROULE DANS DES CONDITIONS DIFFICILES, PLUS ON DOIT LES INSPECTER ET LES ENTRETENIR FREQUEMMENT. DES QU'ELLES SE COMMENCENT A EMETTRE DES BRUITS BIZARRES COMME DES GRINCEMENTS, DES COGNEMENTS, DES CLIQUETIS, OU SEMBLENT EN QUOI QUE CE SOIT ANORMALES, CESSER DE LES UTILISER ET LES FAIRE INSPECTER ET REPARER DANS UN CENTRE D'ENTRETIEN MANITOU AGREE. INSPECTER REGULIEREMENT LES FOURCHES ET S'ASSURER QU'ELLES NE SONT PAS VOILEES, DEFORMEES, FISSUREES, ECAILLEES, AUSSI LEGEREMENT QUE CE SOIT, MAIS LES FAIRE IMMEDIATEMENT INSPECTER ET REPARER DANS UN CENTRE D'ENTRETIEN MANITOU AGREE AVANT DE LES REUTILISER.

TYPES DE CYCLISME

Il est essentiel de choisir et d'utiliser la fourche à suspension appropriée au type de cyclisme qu'on pratique et, quel qu'il soit, d'utiliser correctement cette fourche et de tenir compte de toutes les mises en garde énoncées dans le présent guide d'utilisation. Voir ci-après les différents types de cyclisme. Pour plus ample information et des conseils pour le choix de la fourche correspondant au type de cyclisme pratiqué, visiter le site Web **www.answerproducts.com/iu**.

Randonnée touristique (« Trekking » - TK) : La randonnée touristique ressemble au tout terrain, mais en moins exigeant. Elle se pratique à plus basse vitesse, en général sur chaussée asphaltée et lisse, et n'implique aucun franchissement d'obstacles comme des roches, des racines ou des dépressions.

Tout terrain (« Cross country » - XC) : Egalement appelé « marathon cycliste », ce sport se pratique en terrain vallonné, sur des pistes susceptibles de comporter des bosses et de plus petits obstacles, comme des roches, des racines ou des dépressions. LE TOUT TERRAIN NE COMPORTE PAS DE SAUTS DE GRANDE AMPLITUDE OU D'UNE TRES GRANDE HAUTEUR (franchissement de rochers, de troncs d'arbre ou corniches) de quelque hauteur que ce soit. Les fourches tout terrain ne doivent être utilisées qu'avec des pneus spécialement conçus pour le tout terrain. Elles peuvent être utilisées avec des freins à disque, à patins ou à traction linéaire.



Montagne (« All Mountain » - AM) : Type de cyclisme se rapprochant davantage du tout terrain de haut niveau, avec de plus gros obstacles et en terrain difficile. CE TYPE DE CYCLISME NE COMPORTE PAS DE SAUTS DE GRANDE AMPLITUDE OU D'UNE TRES GRANDE HAUTEUR (franchissement de rochers, de troncs d'arbre ou de corniches) de quelque hauteur que ce soit. Ces fourches ne doivent être utilisées qu'avec des freins à disque, ainsi que des cadres, des roues et autres composants spécialement conçus pour ce type de cyclisme.

Randonnée libre (« Freeride » - FR) : Réservé aux cyclistes expérimentés, ce type de cyclisme qui se pratique en terrain très difficile, comprend le franchissement de gros obstacles et des sauts d'amplitude moyenne. N'utiliser les fourches de randonnée libre qu'avec des freins à disque, des cadres, des roues et autres composants spécialement conçus pour la randonnée libre.

Dirt Jumping (« Dirt Jumping » - DJ) : Egalement appelé « assaut urbain », ce sport réservé aux cyclistes les plus doués consiste à sauter d'un monceau de terre à un autre et à atterrir en douceur sur un plan incliné. Il consiste en outre à rouler sur des structures en béton ou à les franchir. Ces fourches ne doivent être utilisées qu'avec des cadres, des roues et autres composants spécialement conçus pour ce type de sport.

Descente (« Downhill » - DH) : Cette discipline est réservée aux cyclistes professionnels ou aux experts. Elle comporte des sauts d'une très grande hauteur et le franchissement de plus grands obstacles comme des rochers, des troncs d'arbre ou des fosses. Ces fourches ne doivent être utilisées qu'avec des freins à disque, des cadres, des roues et autres composants spécialement conçus pour ce type de cyclisme.

UTILISATIONS

Pour plus ample information et des conseils pour le choix de la fourche correspondant au type de cyclisme pratiqué, visiter le site Web **www.answerproducts.com/iu**.

TK	**Randonnée touristique**	Fourches pour le roulement sur chaussée lisse
XC	**Tout terrain**	Fourches pour les terrains de difficulté moyenne, les expéditions et la compétition
AM	**Montagne**	Fourches pour cyclisme se rapprochant davantage du tout terrain de haut niveau, avec de plus gros obstacles
FR	**Randonnée libre**	Fourches pour la descente et les sauts d'une très grande hauteur les plus difficiles
DJ	**Dirt jumping**	Suspension pour le big air, les constructions pour acrobaties et les courses de slalom en parallèle
DH	**Descente**	Fourches pour le cyclisme de compétition et les courses en descente réservées aux professionnels

MODELE DE FOURCHE	UTILISATIONS					
	TK	XC	AM	FR	DJ	DH
AXEL		●				
GOLD LABEL JUMP SERIES					●	
MINUTE			●			
NIXON			●			
R7		●				
RELIC		●	●			
SLATE		●				
SLIVER		●				
STANCE				●	●	
TRAVIS				●	●	●

Pour plus ample information, visiter le site Web **www.answerproducts.com**.



« DESCENTE », « FREESTYLE » OU CYCLISME DE COMPETITION

DEVALER DES PENTES A HAUTE VITESSE OU EN COMPETITION, C'EST PRENDRE DELIBEREMENT DE GRANDS RISQUES CAR LA DESCENTE OU LA PRATIQUE DU FREESTYLE PEUVENT OCCASIONNER DE GRAVES ACCIDENTS. EN DESCENTE, ON ROULE A DES VITESSES COMPARABLES A CELLES D'UNE MOTOCYCLETTE, AVEC DES RISQUES SEMBLABLES. IL CONVIENT DE PORTER UN EQUIPEMENT DE SECURITE ADEQUAT, NOTAMMENT UN CASQUE PROTEGEANT L'ENSEMBLE DU VISAGE, DES GANTS A DOIGTS COMPLETS ET UNE TENUE DE PROTECTION CORPORELLE. AVANT CHAQUE EVENEMENT, FAIRE INSPECTER LE VELO PAR UN MECANICIEN QUALIFIE ET S'ASSURER QU'IL EST EN PARFAIT ETAT. UN ENTRETIEN COURANT APPROFONDI EST ENCORE PLUS INDISPENSABLE QUE DANS LE CAS D'UN VELO ORDINAIRE. CONSULTER DES SPECIALISTES DE CES DISCIPLINES ET DES OFFICIELS DES COMPETITIONS AU SUJET DES CONDITIONS ET DE L'EQUIPEMENT CONSEILLE A L'ENDROIT OU ON PROJETTE DE FAIRE DE LA DESCENTE OU DE PRATIQUER LE FREESTYLE. LA SUSPENSION ET DES FREINS A DISQUE PEUVENT ACCROITRE LA DIRECTIVITE ET LE CONFORT DU VELO, ET PERMETTRE DE ROULER PLUS VITE. MAIS LE OU LA CYCLISTE NE DOIT PAS CONFONDRE LES POSSIBILITES QU'OFFRE UN VELO A SUSPENSION EQUIPE DE FREINS A DISQUES ET SES PROPRES CAPACITES. SE PERFECTIONNER PREND DU TEMPS ET DE L'ENTRAINEMENT. PRENDRE DES PRECAUTIONS TANT QU'ON N'EST PAS SUR DE SAVOIR PLEINEMENT EXPLOITER LE POTENTIEL DU VELO. MEME SI L'ALLURE ROBUSTE DES VELOS TOUT TERRAIN ET DE LEURS FREINS A DISQUE PEUT DONNER A PENSER QU'ILS SONT INDESTRUCTIBLES, ILS NE LE SONT PAS. ILS SONT CERTES ROBUSTES ET ENDURANTS, MAIS LA DESCENTE, LE FREESTYLE OU LA COURSE LEUR IMPOSENT DES CONTRAINTES EXTREMES AINSI QU'A LEURS COMPOSANTS (SANS PARLER DES CYCLISTES). EN DESCENTE, L'USAGE REPETE D'UN AMORTISSEUR ARRIERE PEUT OCCASIONNER UNE PANNE SOUDAINE OU PREMATUREE DU VELO OU DU MATERIEL, ET CAUSER DE GRAVES BLESSURES. LORSQU'ON PARTICIPE A DES EVENEMENTS DE CE GENRE, LA DUREE UTILE DU PRODUIT RISQUE D'ETRE SENSIBLEMENT RACCOURCIE SELON LE NIVEAU ET LA FREQUENCE DES COURSES. COMME L'USURE « NORMALE » D'UN COMPOSANT DIFFERE SENSIBLEMENT SELON QU'IL EST OU N'EST PAS UTILISE EN COMPETITION, LES CYCLISTES DE NIVEAU PROFESSIONNEL CHANGENT DE VELO ET DE MATERIEL TOUTES LES SAISONS ET EN CONFIENT L'ENTRETIEN A DES MECANICIENS DE PROFESSION.


AVERTISSEMENT

REDUCTION DE LA DUREE UTILE DE LA FOURCHE

LA DUREE DE VIE DE CETTE FOURCHE EST REDUITE SI (1) ON L'UTILISE PLUS QUE LA MOYENNE DES CYCLISTES ; (2) ON PESE PLUS QUE LA MOYENNE DES CYCLISTES ; (3) ON ROULE EN TERRAIN PLUS ACCIDENTE QUE LA MOYENNE ; (4) ON A TENDANCE A SOUMETTRE LES COMPOSANTS A DES CONTRAINTES SUPERIEURES A CELLES QU'EXERCE LA MOYENNE DES CYCLISTES ; (5) LA FOURCHE EST MAL POSEE OU MAL ENTRETENUE ; (6) LA FOURCHE EST UTILISEE DANS DES CONDITIONS PLUS RIGOUREUSES QUE LA MOYENNE DES FOURCHES (SUEUR, BOUE CORROSIVE, AIR MARIN SUR LA PLAGE, ETC.) ; ET/OU (7) LA FOURCHE EST ENDOMMAGE PAR UN CHOC, LORS D'UN SAUT OU A CAUSE D'AUTRES CONDITIONS D'UTILISATION ABUSIVES. PLUS LA FOURCHE EST SOUMISE A UN NOMBRE ELEVE DES CES FACTEURS, PLUS SA DUREE DE VIE EST REDUITE, SANS QU'IL SOIT POSSIBLE DE DIRE DANS QUELLE MESURE.



TETES ASSEMBLEES A LA PRESSE

LE TUBE PIVOT ET LES JAMBAGES (TANT DES FOURCHES A TETE UNIQUE QU'A TETE DOUBLE) SONT ASSEMBLES A LA PRESSE EN USINE ; ILS NE DOIVENT JAMAIS ETRE DEPOSES DE LA TETE DE FOURCHE. LES RETIRER DE FORCE ENDOMMAGERAIT DE FAÇON PERMANENTE LA TETE DE FOURCHE, RENDANT DANGEREUSE SON UTILISATION PROLONGEE. NE PAS ESSAYER DE FILETER UN TUBE PIVOT SANS FILETAGE. L'USINAGE DU FILET FRAGILISERAIT LE TUBE PIVOT ET LE RENDRAIT DANGEREUX A UTILISER. SE PROCURER LA TETE DE FOURCHE/LE TUBE PIVOT ADEQUATS CHEZ LE REVENDEUR OU CONTACTER LE SERVICE CONSOMMATEUR D'ANSWER AU 1 (661) 257-4411.

REMPLACER L'ENSEMBLE TETE/PIVOT POUR AUGMENTER LA LONGUEUR OU CHANGER LE DIAMETRE DES TUBES PIVOT. SOUS PEINE DE RENDRE LE VELO DANGEREUX, NE JAMAIS REMPLACER QUE LE TUBE PIVOT.



ATTENTION DIRECTIVES DE POSE

S’assurer tout d’abord que la fourche comporte le tube pivot adéquat. Il se peut que l’on ait à couper le tube pivot à la longueur du tube de direction. Si on n’est pas familiarisé avec cette opération ou si on n’a pas les outils nécessaires, il est recommandé de faire installer la fourche par un revendeur disposant d’un mécanicien qualifié. Avant de couper la colonne de direction d’une fourche, mesurer deux fois ; toute fourche coupée trop court lors de la pose n’est PAS couverte par la garantie.

RODAGE

Une fourche neuve se rode au cours des premières randonnées (environ 20 heures au total). Avant le rodage, on peut noter que la fourche coince légèrement et qu’elle semble avoir des crans. Après la période de rodage, elle fonctionne plus souplement et absorbe beaucoup mieux les cahots. Après 20 heures, il est bon de vérifier les réglages (le cas échéant) pour mettre la fourche parfaitement au point.



APRES AVOIR POSE TOUT NOUVEAU COMPOSANT SUR LE VELO, ROULER A PROXIMITE (EN PORTANT UN CASQUE) EN TERRAIN EXEMPT D’OBSTACLES, PEU ACCIDENTE ET PEU FREQUENTE. S’ASSURER QUE TOUT FONCTIONNE CORRECTEMENT AVANT DE PARTIR EN RANDONNEE OU DE PARTICIPER A UNE COMPETITION.

POSE DE LA FOURCHE – FOURCHES A TETE UNIQUE

1. Déposer la fourche de la bicyclette.
2. Mesurer et couper le tube pivot pour l’ajuster au tube de direction de la bicyclette (voir l’**AVERTISSEMENT** ci-dessus). On peut utiliser l’ancienne fourche comme guide pour raccourcir le tube pivot à la longueur voulue.
3. Déposer la bague de roulement du jeu de direction de l’ancienne fourche et l’appuyer sur le tube pivot de la fourche jusqu’à ce que la bague soit fermement en appui sur la partie supérieure de la tête, conformément aux directives du fabricant de la tête.
4. Nettoyer et graisser les roulements et les bagues du jeu de direction conformément aux directives du fabricant de la tête.
5. Poser les roulements inférieurs (le cas échéant) dans la bague de roulement de la tête de fourche conformément aux directives du fabricant de la tête.
6. Insérer le tube pivot dans le tube de direction du cadre.
7. Poser les roulements supérieurs, les bagues d’espacement de la potence et la potence.
8. Poser le bouchon et le boulon de la potence. Serrer le boulon conformément aux spécifications du fabricant du jeu de direction.
9. Poser le guidon et serrer les boulons de pincement de la potence ou le dispositif de fixation de la potence conformément aux spécifications du fabricant de la potence.
10. Poser les freins et les régler conformément aux instructions du fabricant des freins.
11. Pour les fourches à téléverrouillage IT ou ClickIt, poser le levier de manière qu’il soit facilement accessible et le serrer aux couples indiqués au tableau 6, à la fin du présent manuel.
12. Pour les fourches à pattes anti-détachement standard (sans axe), poser la roue avant et en ajuster le blocage rapide pour qu’il passe par les pattes anti-détachement secondaires de 7 mm (0,273 po) d’épaisseur. Serrer le blocage rapide une fois qu’il est bien en appui dans les alésages de la patte anti-détachement, conformément aux instructions du fabricant du blocage rapide. S’assurer que le filetage est adéquatement engagé (4 filets ou plus lorsque le blocage rapide est à la position de verrouillage). Pour l’utilisation et le réglage adéquats du levier de blocage rapide, consulter le guide d’utilisation de la bicyclette. NOTA : Les fourches 2007 à pattes anti-détachement standard sont équipées de pattes anti-détachement secondaires pour maintenir la roue dans la fourche en cas de desserrage du blocage rapide.
13. Pour poser l’axe à boulon hexagonal, en glisser la petite extrémité dans la grande découpe hexagonale de la patte anti-détachement. Visser le boulon sur la petite extrémité de l’axe et le serrer légèrement. Faire jouer la fourche de bas en haut à plusieurs reprises pour centrer l’axe dans le moyeu, et serrer tous les boulons de pincement (ou les leviers du système d’axe à boulon hexagonal à blocage rapide) conformément aux recommandations figurant au tableau 6.
14. Poser le câble de frein conformément aux instructions du fabricant.

POSE DE LA FOURCHE — FOURCHES A TETE DOUBLE

1. Déposer la fourche de la bicyclette.
2. Mesurer et couper le tube pivot pour l’ajuster au tube de direction de la bicyclette. On peut utiliser l’ancienne fourche comme guide pour raccourcir le tube pivot à la longueur voulue. Pour déterminer quel triple té supérieur convient au cadre, voir le tableau 5.
3. Déposer la bague de roulement du jeu de direction de l’ancienne fourche et l’appuyer sur le tube pivot de la fourche jusqu’à ce que la bague soit fermement en appui sur la partie supérieure de la tête, conformément aux directives du fabricant de la tête.
4. Nettoyer et graisser les roulements et les bagues du jeu de direction conformément aux directives du fabricant de la tête.
5. Poser les roulements inférieurs (le cas échéant) dans la bague de roulement de la tête de fourche conformément aux directives du fabricant de la tête.
6. Insérer le tube pivot dans le tube de direction du cadre.
7. Poser les roulements supérieurs, les bagues d’espacement de la potence, le triple té supérieur et la potence ou le triple té supérieur intégré au guidon.
8. Poser le bouchon et le boulon de la potence. Serrer le boulon conformément aux spécifications du fabricant du jeu de direction.
9. Poser le guidon et serrer les boulons de pincement de la potence ou le dispositif de fixation de la potence conformément aux spécifications du fabricant de la potence. Serrer les boulons du triple té, du tube pivot et du guidon (modèles à tête/potence intégrée uniquement) conformément aux recommandations figurant au tableau 6.
10. Poser les freins et les régler conformément aux instructions du fabricant des freins.
11. Régler le jambage des fourches dans les têtes supérieure et inférieure. La partie supérieure de la bride inférieure ne doit pas être à plus de 15 mm du point où l’épaisseur du jambage diminue.
12. Pour les fourches à pattes anti-détachement standard (sans axe), ajuster le blocage rapide de la roue avant pour qu’il passe par les pattes anti-détachement secondaires de 7 mm (0,275 po) d’épaisseur. Serrer le blocage rapide une fois qu’il est bien en appui dans les alésages de la patte anti-détachement, conformément aux instructions du fabricant du blocage rapide. S’assurer que le filetage est adéquatement engagé (4 filets ou plus lorsque le blocage rapide est à la position de verrouillage). Pour l’utilisation et le réglage adéquats du levier de blocage rapide, consulter le guide d’utilisation de la bicyclette. NOTA : Les fourches 2007 à pattes anti-détachement standard sont équipées de pattes anti-détachement secondaires pour maintenir la roue dans la fourche en cas de desserrage du blocage rapide.
13. Pour poser l’axe à boulon hexagonal, en glisser la petite extrémité dans la grande découpe hexagonale de la patte anti-détachement. Visser le boulon sur la petite extrémité de l’axe et le serrer légèrement. Faire jouer la fourche de bas en haut à plusieurs reprises pour centrer l’axe dans le moyeu, et serrer tous les boulons de pincement (ou les leviers du système d’axe à boulon hexagonal à blocage rapide) conformément aux recommandations figurant au tableau 6.
14. Poser le câble de frein conformément aux instructions du fabricant (voir l’**AVERTISSEMENT** ci-dessous).

POSE DU CABLE DE FREIN



SOUS PEINE DE BLESSURES GRAVES VOIRE MORTELLES, DISPOSER CORRECTEMENT LE CABLE DE FREIN AVANT ET BIEN LE FIXER A LA FOURCHE.

Un petit guide-câble de frein à disque noir (nº de réf. 066455) fourni avec la fourche peut être fixé à la fourche pour faciliter l’acheminement des câbles jusqu’aux étriers de frein à disque. La meilleure méthode qu’Answer ait trouvée consiste à disposer le câble le long du fourreau gauche. S’assurer que la gaine de frein n’est pas vrillée et qu’elle ne touche pas au pneu au cours du déplacement de la fourche.



LORSQU’ON MONTE LA ROUE AVEC UN PNEU CORRECTEMENT GONFLE, S’ASSURER QU’IL Y A UN JEU MINIMUM ENTRE LA FOURCHE ET LE PNEU. FAUTE DE RESPECTER LES SPECIFICATIONS RELATIVES AU JEU RECOMMANDE ENTRE LE PNEU ET LA FOURCHE, ON RISQUE UN BLOCAGE BRUTAL DU PNEU ET DES BLESSURES GRAVES VOIRE MORTELLES.

Mesurer l’écart entre le point le plus haut du pneu et la partie inférieure de l’arceau de frein (voir figure A). Voir le tableau 1 pour le jeu minimum par rapport à l’arceau de frein. Tous les chiffres et tableaux figurent à la fin du manuel.



Mesurer le pneu à l'endroit où sa largeur est maximale (voir figure B). Voir le tableau 1 pour la largeur maximale du pneu.

REGLAGE INITIAL

MESURE DU DEBATTEMENT (amplitude du mouvement de la fourche)

Pour savoir quel est le débattement de la fourche, il suffit de mesurer l'écart entre la partie supérieure du joint des fourreaux inférieurs (ou la partie inférieure du soufflet protecteur) et la partie inférieure de la tête. Voir le tableau 2 pour déterminer le débattement.

MESURE DE LA COMPRESSION STATIQUE (compression de la suspension sous l'effet du poids du (de la) cycliste en position de conduite naturelle)

Pour mesurer la compression statique, on doit disposer d'un ruban gradué, d'un crayon, d'un morceau de papier et d'aide.

1. Mesurer l'écart entre l'axe de l'essieu avant et la partie inférieure de la tête lorsque personne n'est en selle, et consigner cet écart. (Se rappeler l'emplacement exact des deux points car on doit les réutiliser ultérieurement.)
2. Demander au (à la) cycliste de s'asseoir sur la selle et mesurer l'écart entre les deux points indiqués à l'étape 1. Il est important que le (ou la) cycliste soit en position normale (poids centré) et pieds sur les pédales.
3. Soustraire la seconde mesure de la première. On obtient ainsi la compression statique (voir tableau 3).
4. Dans le cas des fourches à ressort hélicoïdal équipées d'un système de précontrainte, en tournant le bouton dans le sens horaire, on augmente la précontrainte du ressort et on réduit la compression statique ; en tournant ce bouton dans le sens antihoraire, on réduit la précontrainte du ressort et on augmente la compression statique.
5. Dans le cas des fourches à ressort pneumatique, déposer le bouchon de la valve Schrader situé à la partie supérieure ou à la partie inférieure du fourreau gauche et, à l'aide d'un pompe pour amortisseurs (nº de réf. Manitou 85-4162), mettre la fourche à la pression voulue. Il faut savoir qu'un peu de pression s'échappe parfois des circuits pneumatiques lorsqu'on dépose la pompe ; pour savoir exactement combien de pression s'est échappée, reposer la pompe après avoir réglé et vérifié la pression. Pour le réglage du débattement des fourches intégrant la technologie IT (Infinite Travel – réglage infini du débattement), consulter *« REGLAGE DE LA PRESSION DU RESSORT PNEUMATIQUE PRINCIPAL »*, ci-dessous.
6. Si le réglage de la précontrainte ou de la pression d'air ne permet pas d'obtenir la compression statique voulue, il faut poser de nouveaux ressorts. Voir les jeux de ressorts recommandés ci-dessous.

REGLAGE DE L'AMORTISSEMENT DE LA COMPRESSION – AMORTISSEMENT INTRINSIC^MC

Les fourches à système d'amortissement Intrinsic sont conçues pour être extrêmement souples pendant la première moitié de leur course, tout en maintenant la sensation de possibilité de compression illimitée inhérente aux fourches classiques à amortissement SPV. En tournant le bouton rouge situé à la partie supérieure du fourreau droit dans le sens antihoraire, on diffère les propriétés antichoc en fin de course de l'Intrinsic jusqu'à ce que la fourche soit davantage comprimée. En tournant le bouton rouge dans le sens horaire, on rend l'amortissement plus progressif et la suspension plus ferme du milieu à la fin de sa course de compression.

REGLAGE DE LA PLATE-FORME – SNAP VALVE SPV^MC et SPV EVOLVE^MC

Avec les systèmes d'amortissement Snap Valve SPV (Stable Platform Valve) et SPV Evolve, on peut régler les caractéristiques d'amortissement de la compression, la plate-forme et la sensibilité à la position de la suspension à l'aide d'une pompe SPV (nº de réf. Manitou 85-4163). Pour que le système d'amortissement SPV fonctionne correctement, procéder comme suit :

1. Commencer par déposer le bouchon d'air SPV rouge qui se trouve à la partie supérieure du fourreau droit, (lorsqu'on regarde la fourche en étant assis sur la selle). A l'aide d'une pompe SVP spéciale (nº de réf. Manitou 85-4163), mettre la fourche à la pression recommandée au tableau 7.
2. Vérifier la compression statique en appliquant la méthode énoncée ci-dessus.
3. Régler la pression SPV. Une pression plus élevée augmente l'amortissement de la compression, maintient le vélo plus haut et accroît l'efficacité du pédalage. Une pression moins élevée réduit l'amortissement de la compression, permet plus de compression statique, et assure des réactions plus nerveuses et plus souples. NOTA : A une pression donnée, les fourches à Snap Valve SPV ont une plate-forme beaucoup plus élevée, car l'amortisseur est spécialement conçu pour le tout terrain ou le marathon. Dans le cas du système Snap Valve SPV, il est recommandé de commencer avec une pression de 4,8 bar (70 psi) tant dans le ressort principal que dans la jambe de l'amortisseur Snap Valve. L'idéal est d'avoir à peu près la même pression tant dans le ressort principal que dans l'amortisseur Snap Valve.



NE PAS REGLER LA PRESSION SPV A MOINS DE 2,04 BAR (30 PSI). A TOUTE PRESSION INFERIEURE A 2,04 BAR (30 PSI), ON CONSTATE UN MANQUE D'AMORTISSEMENT DE LA COMPRESSION ET D'AMORTISSEMENT DE LA DETENTE AINSI QU'UN COGNEMENT DE LA FOURCHE. LA PRESSION SPV MAXIMALE EST DE 10,2 BAR (150 PSI).

4. Régler le volume SPV (fourches à SPV Evolve uniquement). Avec une clé à douille de 16 mm ou de la douille de réglage du volume SVP de 16 mm (nº de réf. 85-3007), on peut régler le volume d'air de la suspension SPV Evolve. L'écrou hexagonal de réglage du volume est rouge et situé à la partie supérieure du fourreau droit. En tournant cet écrou dans le sens horaire, on rend l'amortissement plus progressif et la suspension plus ferme du milieu à la fin de la course de compression. En tournant l'écrou dans le sens antihoraire, on rend la suspension plus linéaire pendant l'amortissement de la compression, et plus douce en fin de course.

REGLAGE DE L'AMORTISSEMENT DE LA COMPRESSION – TPC+^MC

Pour les fourches à TPC+, il suffit de tourner le bouton situé à la partie supérieure du fourreau droit pour augmenter l'amortissement de la compression. En tournant le bouton dans le sens horaire (lorsqu'on regarde la fourche en étant assis sur la selle) on augmente l'amortissement de la compression ; en tournant le bouton dans le sens antihoraire, on réduit l'amortissement de la compression. Certaines fourches à système TPC+ n'ont pas de dispositif de réglage de la compression extérieur. Pour plus ample information sur le réglage de ces fourches, consulter le manuel d'entretien (au site **www.answerproducts.com**).

REGLAGE DE L'AMORTISSEMENT DE LA COMPRESSION – TPC^MC AVEC VERROUILLAGE et TELEVERROUILLAGE CLICKIT^MC

Pour les fourches à TPC avec verrouillage, il suffit de tourner le bouton situé à la partie supérieure du fourreau droit pour augmenter l'amortissement de la compression et activer le verrouillage. En tournant le bouton dans le sens horaire (lorsqu'on regarde la fourche en étant assis sur la selle), on augmente l'amortissement de la compression et active le verrouillage ; en le tournant dans le sens antihoraire, on réduit l'amortissement de la compression et desactive le verrouillage. Le dernier quart de tour de la rotation du bouton active le verrouillage, tandis que la première partie de sa rotation augmente ou réduit l'amortissement de compression.

Les fourches à verrouillage TPC peuvent être améliorées par l'adjonction du téléverrouillage ClickIt. Le téléverrouillage ClickIt est un système « tout ou rien » conçu pour être monté sur le guidon afin de faciliter la commande du verrouillage.

Il est important de noter que le téléverrouillage ClickIt ne se libère qu'après décompression de la fourche. Lorsqu'on décomprime la fourche, le verrouillage ne se libère qu'après que le vélo a heurté une bosse de la route ou que la fourche a été décomprimée.

REGLAGE DE L'AMORTISSEMENT DE LA COMPRESSION – PLATFORM PLUS^MC

Pour les fourches à système d'amortissement Platform Plus, il suffit de tourner le bouton rouge situé à la partie supérieure du fourreau droit pour augmenter l'effet de plate-forme. En tournant le bouton dans le sens horaire (lorsqu'on regarde la fourche en étant assis sur la selle) on augmente la quantité de plate-forme et la résistance aux oscillations verticales ; en tournant le bouton dans le sens antihoraire, on réduit la plate-forme pour accroître les sensations.

REGLAGE DE L’AMORTISSEMENT DE LA COMPRESSION – AMORTISSEMENT HYDRAULIQUE « FLUID FLOW DAMPING » (FFD^MC)

Les fourches à amortisseur FFD ne comportent pas de réglage extérieur de l’amortissement de la compression.

REGLAGE DE L’AMORTISSEMENT DE LA DETENTE

Les dispositifs de réglage de la détente des fourches Manitou se trouvent à la partie inférieure du fourreau droit. En tournant le bouton dans le sens horaire (lorsqu’on regarde la fourche à partir du bas), on augmente l’amortissement de la détente ; en tournant le bouton dans le sens antihoraire, on réduit l’amortissement de la détente.

REGLAGE DE LA PRESSION DU RESSORT PNEUMATIQUE PRINCIPAL

Déposer le bouchon d’air situé à la partie supérieure ou à la inférieure du fourreau gauche et, à l’aide d’un pompe à air (nº de réf. Manitou 85-4162), mettre la fourche à la pression voulue. Il faut savoir qu’un peu de pression s’échappe parfois des circuits pneumatiques lorsqu’on dépose la pompe. Pour savoir exactement combien de pression s’est échappée, reposer la pompe après avoir réglé et vérifié la pression.

Le dispositif de réglage de la pression du ressort pneumatique principal des fourches IT^MC (à réglage infini du débattement) se trouve à la partie inférieure du fourreau gauche. Pour mettre sous pression le ressort principal, retourner la fourche ou le vélo (pour éviter que l’huile ne pénètre dans la pompe à air), pomper jusqu’à la valeur voulue et, en laissant la pompe en place, appuyer sur le bouton de réglage du débattement fixé au guidon. On égalise ainsi la pression dans les deux chambres du fourreau et on fait baisser l’indication du manomètre de la pompe. Tout en appuyant sur le bouton de réglage du débattement fixé au guidon, répéter les opérations ci-dessus jusqu’à ce que le manomètre de la pompe pour amortisseurs indique la pression voulue. La pression maximale du ressort pneumatique principal est de 20,4 bar (300 psi). Pour davantage d’informations, visiter le site Web.

REGLAGE DU DEBATTEMENT DES FOURCHES A REGLAGE INFINI DU DEBATTEMENT « INFINITE TRAVEL » (IT^MC)

On peut régler en tout point de leur débattement les fourches à réglage IT en abaissant le levier fixé au guidon, en comprimant la fourche jusqu’à la limite de débattement voulue, puis en lâchant le levier fixé au guidon. On peut régler ces fourches en tout point de leur débattement tout maintenant constante la raideur du ressort. Pour changer le débattement lorsqu’on roule avec une fourche à réglage IT, on doit maîtriser l’utilisation du système, car l’augmentation du débattement oblige à soulager l’avant de la bicyclette. Pour le réglage de la compression statique et de la pression d’air, voir les recommandations énoncées ci-dessus.

REGLAGE RAPIDE DU DEBATTEMENT « RAPID TRAVEL WIND DOWN^MC »

Pour modifier le débattement de la fourche avec le dispositif de réglage rapide « Rapid Travel Wind Down », il suffit de tourner le bouton situé à la partie supérieure du fourreau gauche (lorsqu’on regarde la fourche en étant assis sur la selle), dans le sens horaire pour réduire le débattement ou dans le sens antihoraire pour l’augmenter. Un indicateur à cadran permet de savoir si la fourche est réglée au débattement long ou court. Le numéro qui figure au dos de la tête de fourche indique le réglage du débattement. **Ne jamais essayer d’activer le dispositif de réglage rapide du débattement lorsqu’on roule.**

SYSTEME DE REGLAGE DE LA RAIDEUR DU RESSORT STAGE 2^MC

Le système de réglage de la raideur du ressort Stage 2 n’équipe que les fourches MINUTE COMP 2007. Beaucoup plus qu’une simple précontrainte, le régleur Stage 2 permet de changer la raideur du ressort de moyenne à ferme. Il suffit pour cela de tourner le bouton situé à la partie supérieure du fourreau gauche (lorsqu’on regarde la fourche en étant assis sur la selle) dans le sens horaire pour augmenter la raideur et dans le sens antihoraire pour la réduire.

ENTRETIEN

La fourche nécessite des interventions d’entretien, des nettoyages et des contrôles périodiques. En effet, il se peut que des matières étrangères et de l’humidité s’accumulent à l’intérieur de la fourche du fait de la rigueur des conditions rencontrées pendant les randonnées. Pour maintenir le rendement optimal de la fourche, il est recommandé de la démonter périodiquement, de la nettoyer, de la sécher et de la graisser. On peut télécharger les instructions d’entretien et de mise au point à l’adresse **www.answerproducts.com**.

FREQUENCE D’ENTRETIEN DE TOUTES LES FOURCHES A SUSPENSION MANITOU	
CONDITIONS NORMALES	
Usage bref et sporadique	**Usage fréquent et intensif**
Démonter la fourche conformément au manuel d’entretien. Nettoyer l’arceau inversé et remplacer tous les 6 mois l’huile qui se trouve au fond du fourreau. Entretenir les systèmes d’amortissement FFD, TPC, TPC+, SPV Evolve, Snap Valve SPV et Intrinsic en changeant l’huile de l’amortisseur tous les ans. Graisser les ressorts, si nécessaire. Sur les modèles à fourche pneumatique, vérifier le niveau d’huile au-dessus du piston tous les 2 mois conformément aux directives énoncées dans le site **www.answerproducts.com**.	Démonter la fourche conformément au manuel d’entretien. Nettoyer l’arceau inversé et remplacer tous les 4 mois l’huile qui se trouve au fond du fourreau. Entretenir les systèmes d’amortissement FFD, TPC, TPC+, SPV Evolve, Snap Valve SPV et Intrinsic en changeant l’huile de l’amortisseur tous les ans. Graisser les ressorts, si nécessaire. Sur les modèles à fourche pneumatique, vérifier le niveau d’huile au-dessus du piston toutes les 6 semaines conformément aux directives énoncées dans le site **www.answerproducts.com**.
CONDITIONS EXTREMES	
Usage bref et sporadique	**Usage fréquent et intensif**
Démonter la fourche conformément au manuel d’entretien. Nettoyer l’arceau inversé et remplacer tous les 4 mois l’huile qui se trouve au fond du fourreau. Entretenir les systèmes d’amortissement FFD, TPC, TPC+, SPV Evolve, Snap Valve SPV et Intrinsic en changeant l’huile de l’amortisseur tous les ans. Graisser les ressorts, si nécessaire. Sur les modèles à fourche pneumatique, vérifier le niveau d’huile au-dessus du piston toutes les 6 semaines conformément aux directives énoncées dans le site **www.answerproducts.com**.	Démonter la fourche conformément au manuel d’entretien. Nettoyer l’arceau inversé et remplacer tous les 3 mois l’huile qui se trouve au fond du fourreau. Entretenir les systèmes d’amortissement FFD, TPC, TPC+, SPV Evolve, Snap Valve SPV et Intrinsic en changeant l’huile de l’amortisseur tous les ans. Graisser les ressorts, si nécessaire. Sur les modèles à fourche pneumatique, vérifier le niveau d’huile au-dessus du piston toutes les 4 semaines conformément aux directives énoncées dans le site **www.answerproducts.com**.

⚠ AVERTISSEMENT **AVANT D’ENFOURCHER LA BICYCLETTE, ON DOIT :**

1. **S’assurer que les broches de blocage de la roue sont correctement ajustées et serrées. Pour l’utilisation et le réglage adéquats du levier de blocage rapide, consulter le guide d’utilisation de la bicyclette. NOTA : Les fourches 2007 à pattes anti-détachement standard sont équipées de pattes anti-détachement secondaires pour maintenir la roue dans la fourche en cas de desserrage du blocage rapide.**
2. **S’assurer que tous les boulons sont serrés conformément aux recommandations de leur fabricant respectif.**
3. **Essuyer les jambages et nettoyer l’ensemble de la fourche pour détecter d’éventuels dommages.**
4. **S’assurer que le jeu de direction est correctement ajusté. Pour voir si la tête avant est correctement serrée, mettre les deux roues du vélo en terrain plat, serrer le frein avant et pousser rapidement le vélo vers l’avant et vers l’arrière. Si on entend un cliquetis, la tête n’est pas assez serrée. La resserrer conformément aux directives du fabricant.**
5. **S’assurer que le câble du frein avant est à sa place et vérifier le réglage des freins. Se conformer aux directives du fabricant des freins.**



VERIFICATION DU NIVEAU D'HUILE

⚠ AVERTISSEMENT IL EST PRIMORDIAL DE MAINTENIR AU NIVEAU ADEQUAT L'HUILE DE LA FOURCHE A SUSPENSION. LE SYSTEME D'AMORTISSEMENT SE TROUVE DANS LE FOURREAU DROIT DE LA FOURCHE. UNE QUANTITE INSUFFISANTE D'HUILE PROVOQUE DU MOUSSAGE ET NUIT AU RENDEMENT. UNE QUANTITE EXCESSIVE D'HUILE LIMITE LE DEBATTEMENT ET PEUT ENDOMMAGER LE SYSTEME ET NUIRE A LA SECURITE DU ROULEMENT. LIRE COMPLETEMENT LA PRESENTE SECTION AVANT DE CHANGER LE NIVEAU D'HUILE.

Pour vérifier le niveau d'huile, déposer le dispositif de compression situé dans le jambage droit (lorsqu'on regarde la fourche en étant assis sur la selle). Laisser le ressort en place pour maintenir la fourche complètement déployée. Avec un ruban gradué ou une jauge d'huile, mesurer l'écart entre la partie supérieure de la tête de la fourche et le niveau supérieur de l'huile (Figure C). Pour le niveau d'huile adéquat, voir le tableau 4.

REMARQUE : *Utiliser l'huile pour fourches à suspension SAE 5WT de fabricants renommés, comme Motorex ou Maxima.*

Pour toute question relative à la fourche Manitou 2007, aux Etats-Unis, contacter le service consommateur d'Answer au 1 (800) 423-0273. Pour plus ample information, les clients résidant hors des Etats-Unis sont priés de s'adresser à leur revendeur Manitou ou au distributeur de leur région. On peut aussi visiter le site **www.answerproducts.com** et télécharger ce manuel ou prendre connaissance d'informations détaillées sur l'entretien de la fourche à suspension.

TABLEAU 1 – JEU DE LA ROUE

MODELE DE FOURCHE	JEU MINIMUM PAR RAPPORT A L'ARCEAU DE FREIN (Voir figure A)	LARGEUR MAXIMUM DU PNEU (Voir figure B)
AXEL	8,5 mm	60 mm
SLATE	8,5 mm	60 mm
RELIC	12,5 mm	60 mm
SLIVER	9 mm	55 mm
R7	10 mm	60 mm
MINUTE	9,5 mm	63 mm
NIXON	17 mm	65 mm
GOLD LABEL	14,2 mm	65 mm
STANCE	12 mm	65 mm
TRAVIS	11,4 mm	70 mm

TABLEAU 2 – MESURE DU DEBATTEMENT

NOTA : Mesurer à l'extérieur du jambage des fourches.

MODELE DE FOURCHE	DEBATTEMENT	ECART ENTRE LE HAUT DU SOUFFLET PROTECTEUR ET LA TETE DE LA FOURCHE
AXEL	80 mm	100 mm
AXEL	100 mm	120 mm
AXEL	120 mm	140 mm

MODELE DE FOURCHE	DEBATTEMENT	ECART ENTRE LE JOINT ET LA TETE DE LA FOURCHE
SLATE	80 mm	90 mm
SLATE	100 mm	110 mm
SLATE	130 mm	140 mm
RELIC	80 mm	90 mm
RELIC	100 mm	110 mm
RELIC	130 mm	139 mm
SLIVER	80 mm	92 mm
SLIVER	100 mm	112 mm
R7	80 mm	103 mm
R7	100 mm	123 mm
MINUTE	100 mm	124 mm
MINUTE	120 mm	144 mm
MINUTE	140 mm	161 mm
NIXON	145 mm	167 mm
NIXON	160 mm	189 mm
GOLD LABEL JUMP	80 mm	110 mm
GOLD LABEL JUMP	100 mm	130 mm
STANCE (tête unique)	80 mm	109 mm
STANCE (tête unique)	100 mm	129 mm
STANCE (tête unique)	130 mm	154 mm
STANCE (tête unique)	150 mm	181 mm
STANCE (tête unique)	170 mm	201 mm
STANCE (tête double)	150 mm	193 mm
STANCE (tête double)	170 mm	213 mm
TRAVIS (tête unique)	150 mm	162 mm
TRAVIS (tête unique)	180 mm	192 mm
TRAVIS (tête unique)	203 mm	215 mm
TRAVIS (tête double)	180 mm	223 mm
TRAVIS (tête double)	203 mm	246 mm

TABLEAU 3 – MESURE DE LA COMPRESSION STATIQUE

DEBATTEMENT	COMPRESSION STATIQUE
80 mm	12 - 16 mm
100 mm	15 - 20 mm
120 mm	18 - 30 mm
130 mm	26 - 33 mm
140 mm	27 - 36 mm
145 mm	29 - 37 mm
150 mm	30 - 45 mm
160 mm	32 - 47 mm
170 mm	34 - 50 mm
180 mm	36 - 54 mm
203 mm	40 - 60 mm

TABLEAU 4 – NIVEAU D'HUILE

MODELE DE FOURCHE	NIVEAU D'HUILE
* AXEL	110 - 125 mm
* SLATE	110 - 125 mm
* SLIVER	110 - 125 mm
* RELIC	115 - 125 mm
R7 COMP, FFD	110 - 125 mm
R7 ELITE, Platform+	75 - 85 mm
* R7 SUPER, à TPC/verrouillage	115 - 125 mm
R7 PLATINUM, à Snap Valve SPV, 80 mm	110 - 120 mm
R7 PLATINUM, à Snap Valve SPV, 100 mm	90 - 100 mm
* MINUTE	Pour le manuel d'entretien, visiter le site Web
NIXON	Pour le manuel d'entretien, visiter le site Web
GOLD LABEL JUMP SERIES	110 - 115 mm
STANCE (tête unique)	85 - 95 mm
STANCE (tête double)	220 - 240 mm
TRAVIS	Pour le manuel d'entretien, visiter le site Web
Niveaux pour les options indiquées	
* Téléverrouillage	105 à 115 mm

TABLEAU 5 – TAILLE DES FOURCHES A TETE DOUBLE

ECART DE CUVETTE A CUVETTE*	TAILLE DES FOURCHES A TETE DOUBLE
STANCE KINGPIN	
130 - 160 mm	Petite (tête supérieure plate)
155 - 185 mm	Grande (tête en «U» inversé)
TRAVIS	
130 - 169 mm	Petite (tête supérieure plate)
150 - 185 mm	Grande (tête en «U» inversé)

*L'écart de cuvette à cuvette est la distance entre le fond de la cuvette inférieure et le haut de la cuvette supérieure du jeu de direction.

TABLEAU 6 – SPECIFICATIONS DE COUPLE DE SERRAGE RECOMMANDE

ARTICLE	SPECIFICATIONS DE COUPLE DE SERRAGE N.m. (lb.po)
POTENCE INTEGREE TRAVIS	5,7 - 6,8 N.m. (50 - 60 lb.po)
TRIPLE TES DE POTENCE A TETE DOUBLE	11,3 - 12,4 N.m. (100 - 110 lb.po)
BOULONS D'AXE HEXAGONAUX	3,4 - 4,5 N.m. (30 - 40 lb.po)
AXE A BOULON HEXAGONAUX A BLOCAGE RAPIDE	**SERRAGE DE L'AXE A BOULON HEXAGONAL :** A) Poser l'axe. B) Mettre le levier a la position fermee. C) Serrer les boulons du levier a un couple de 3,4 à 4,5 N.m. (30 à 40 lb.po). **BOULON D'AXE :** D) Serrage: A la main.
BRIDE DE GUIDON	0,45 - 0,68 N.m. (4 - 6 lb.po)
VIS DE BLOCAGE DU LEVIER	0,34 - 0,56 N.m. (3 - 5 lb.po)

TABLEAU 7 – RECOMMANDATIONS RELATIVES A LA PRESSION SPV

PRESSION SPV : Les cyclistes doivent mettre la valve Schrader rouge sous pression aux pourcentages du poids de leur corps suivants :

Livres et psi

50 à 70 % (entre au minimum 40 et au maximum 175 psi) pour les amortisseurs

30 à 40 % (entre au minimum 40 et au maximum 175 psi) pour les fourches à SPV ou SPV Evolve

35 à 50 % (entre au minimum 40 et au maximum 175 psi) pour les fourches à Snap Valve SPV

Kg et bar

7,5 à 10,5 % (entre au minimum 2,75 et au maximum 12 bar) pour les amortisseurs

4,5 à 6,5 % (entre au minimum 2,75 et au maximum 12 bar) pour les fourches à SPV ou SPV Evolve

5,25 à 7,5 % (entre au minimum 2,75 et au maximum 12 bar) pour les fourches à Snap Valve SPV



GARANTIE LIMITEE MONDIALE

Answer Products (le producteur/fabricant) garantit à l'acheteur initial du produit Answer Products pour lequel elle a reçu la présente garantie contre tout vice de matière ou défaut de fabrication pendant UN an (deux ans dans les pays de l'Union européenne) à compter de la date d'achat. Cette garantie est incessible. L'obligation de Answer Products au titre de cette garantie se limite, à son gré, à réparer ou à remplacer le produit. Toute réclamation en garantie doit lui être adressée par écrit dans les 60 jours suivant la constatation du défaut de conformité du produit motivant la réparation.

Limitations de la garantie

La durée de toute garantie implicite ou condition, de qualité marchande ou d'adéquation à un usage particulier, ou autres, sur ce produit est limitée à la durée de la garantie expresse mentionnée ci-dessus. En aucun cas Answer Products ne peut être tenue responsable des pertes, préjudices ou dommages directs, accessoires, indirects ou autres, découlant d'un manquement à toute garantie expresse ou implicite, condition de qualité marchande ou d'adéquation à un usage particulier, ou autres, relatives à ce produit, sauf dans les conditions énoncées aux présentes. Comme certains Etats ou pays n'admettent pas les limitations de la durée de validité d'une garantie implicite et certains autres n'admettent pas l'exclusion ou la limitation des dommages accessoires ou indirects, les limitations ou exclusions ci-dessus peuvent ne pas s'appliquer. La garantie confère des droits reconnus par la loi et peut s'assortir d'autres droits qui diffèrent d'un état ou d'un pays à l'autre. La garantie sera interprétée en vertu de la législation des Etats-Unis. La version originale en anglais et la signification de cette garantie prévalent sur toutes les traductions et Answer Products décline toute responsabilité en matière d'erreurs de traduction de ladite garantie ou de toutes les instructions relatives aux produits. Cette garantie n'a pas pour objet de conférer de droit reconnu par la loi, de droit juridictionnel ou de droit au titre d'une garantie hormis ceux énoncés aux présentes ou stipulés par la loi. Si toute partie de la présente garantie est tenue pour invalide ou inexécutable pour une raison quelconque, ladite partie ne peut invalider l'une quelconque des autres dispositions. Pour les produits achetés ailleurs qu'aux Etats-Unis, contacter le distributeur ou un détaillant agréé de Answer Products du pays concerné.

Prestations de service au titre de la garantie

Pour recevoir des prestations de service au titre de la présente garantie, on doit remettre ou expédier le produit Answer Products, avec la présente garantie, l'original du reçu du détaillant ou toute autre preuve satisfaisante de la date d'achat du produit au détaillant, à un autre détaillant agréé par Answer Products ou au distributeur agréé d'Answer Products.

Tous les frais d'affranchissement, d'assurance ou autres frais d'expédition du produit Answer Products envoyé pour entretien incombent à l'expéditeur. Answer Products décline toute responsabilité en cas de perte ou d'endommagement des produits en cours de transport.

Pour les produits achetés ailleurs qu'aux Etats-Unis, contacter le distributeur ou un détaillant agréé de Answer Products du pays concerné. Leur nom et leur adresse figurent dans le site Web **www.answerproducts.com**.

Exclusions de la garantie

Il est interdit aux détaillants et aux vendeurs de produits Answer Products de modifier la garantie de quelque manière que ce soit. Il incombe à l'acheteur d'inspecter régulièrement le produit afin de déterminer s'il doit faire l'objet d'un entretien normal ou être remplacé. Sont exclus de la garantie :

- Les produits qui ont été modifiés, négligés ou mal entretenus, utilisés à des fins commerciales, mal ou abusivement utilisés, ou en cause dans un accident.
- Les produits endommagés en cours de transport (les réclamations doivent être adressées directement au transporteur).
- Les produits dont le numéro de série a été modifié, altéré ou effacé.
- Les dommages aux produits imputables à un assemblage ou une réparation inadéquats, l'utilisation ou la pose de pièces ou d'accessoires incompatibles avec l'utilisation initialement prévue du produit, ou le non respect des mises en garde et du mode d'emploi.
- L'endommagement ou la détérioration du revêtement de surface, de la peinture, de l'esthétique ou de l'apparence du produit.
- Les frais de la main d'œuvre nécessaire pour déposer et/ou reposer et réajuster l'article couvert par la garantie.
- L'usure normale du produit.
- Tout produit pour lequel le consommateur ne suit pas la procédure de garantie énoncée ci-dessus.

Pour la version en vigueur de cette garantie, visiter le site Web **www.answerproducts.com**.


A


in/mm
ORIGIN
Mitutoyo
55.11
ON/OFF
ZERO
ABS
B


C



Answer Products, Inc.
28209 Avenue Stanford
Valencia, California 91355
Phone 1-661-257-4411 or toll free 1-800-423-0273
www.answerproducts.com
customerservice@answerproducts.com
